

Lp hr minister Mart Võrklaev
Rahandusministeerium
Suur-Ameerika 1
15006 Tallinn

Meie 17.08.2023
Teie 19.07.2023

Arvamuse avaldamine mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse kohta

Täname võimaluse eest avaldada arvamust tutvumiseks saadetud mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse (edaspidi VTK) kohta.

Autode Müügi ja Teenindusettevõtete Eesti Liidul (edaspidi AMTEL) on järgmised seisukohad.

Maksu kehtestamisel on olulised aspektid:

- Motiveerida autopargi keskkonnasõbralikumaks muutmist;
- Vähendada Eesti autopargi keskmist vanust (meie autopark on ca 17 a vana. Euroopa keskmine on 12aastat);
 - Vähendada transpordisektori CO2 emissiooni (uued tehnoloogiad on keskkonnasõbralikumad).
 - Tõsta liiklusturvalisust (uuemate sõidukite turvavarustuse otsene kaasmõju, lühemad pidurdusmaad, juhiabisüsteemid jne vähendamaks inim-, vara- ja infrastruktuuri kahjusid).
 - Teede parem vastu pidamine (uuemad sõidukid kulutavad vähem taristut).
- Maksu parameetrite selgus ja lihtne ning läbipaistev arvutuskäik;
- Oluline roll pistikhübriid- ja elektriautodel;
- Maks rakenduks kogu autopargile.

AMTEL ei poolda automaksu kehtestamist VTK-s kirjeldatud viisil, sest see ei ole kooskõlas eelpool toodud põhimõtetega ning puudub selgus, miks on seda maksu vaja. Kui Rahandusministeerium läheb automaksu ideega ikkagi edasi, siis **toetame töös olevatest variantidest lahendust "B"** mõningate täiendustega:

- Muuta registreerimise- ja aastamaksu tasakaalu, meie hinnangul on registreerimismaks kõrge ja aastamaks väike;
- Jätta vanuse komponent välja esmaregistreerimisel (ei tohi soodustada vanemate autode esmaregistreerimist);
- CO2 lävendi tõstmine N1 kaubikutel, mis lähenevad täismassile 3500 kg;
- Aastamaksu arvutusvalemis auto vanuse parameetri kaotamine või liigutamine 5-lt aastalt 7-le;
- EV resident ei tohi kasutada sõidukit, millelt on kohalikud maksud tasumata;
- Aastamaksu tasumiseta ei saa teha ülevaatus, ega saa osta liikluskindlustust;
- Riik võiks toetada vanemate autode vahetamist läbi utiliseerimise toetamise uuemate vastu (näiteks 15 aastat ja vanema sõiduki lammutuse viimisel) maksta lisatoetust.

Seletuskirja ja muu saadava materjali läbitöötamisel tekkisid meil järgmised küsimused ja tähelepanekud:

- Kuidas on maks plaanitud kehtestada, kas riigilõivuna või täiendava maksuna?
 - Ettepanek oleks rakendada maksuna, mitte riigilõivuna.
 - Miks? Registreerimismaksu osakaal on 5-15% sõiduki maksumusest, M1 väiksem, N1-l suurem. Suur osa sõidukeid soetatakse finantseeringu kaasabil. Pankadel juba täna puudub lahendus finantseerimaks registritoimingu riigilõivu käibemaksuvabalt. Ehk registritoimingu riigilõiv käibemaksustatakse, kui tarbija finantseerib sõiduki ostu panga vahendusel.
- Kas maksule on plaan rakendada käibemaksu?
 - Riigilõivuvahendaja (automüüja) on teenuse pakkuja ja lisab teenusele käibemaksu.
- Kelle kohustuseks saab maksukogumise ülesanne?
- Kes teostab maksu kogumise/laekumise üle järelevalvet?
- Millised on sanktsioonid maksu tasumisest kõrvale hiilimisel?
- Kuidas maksu finantseeritakse?
 - M1 sõidukitel on registreerimismaksu osakaal 5-10% uue sõiduki soetushinnast. N1 sõidukitel 5-15%. Mõlemal juhul on see proportsionaalselt suur osa omafinantseeringust, mida pangad soovivad tehingu sõlmimisel saada.
 - Ettepanek: pakkuda maksu ajatamise võimalust riigi poolt. Analoogselt tänase käibemaksu lahendusega, tarbijast liisinguvõtja tasub käibemaksu igakuiste arvetena.
 - Registreerimismaksu tasumise kohustus koheselt registritoimingu teostamisel ühes osas ilma maksu ajatamise lahenduseta garanteeritakse finants-institutsioonidele kahekordne intressi tulu teenimise võimalus. Automüüja, võimaldades kliendile ja tegelikult ka pangale krediiti, tasub maksu riigile registritoimingu teostamisel, ent klient ja pank tasub arve hiljem. Plus pank finantseerib sama maksu kliendi liisingulepingus.
- Millised on juhised maksu kajastamiseks raamatupidamises, osana vara väärtusest?
- Maksu ebaproportsionaalselt kõrge määr N1 võrreldes M1 sõidukitega.
 - N1 tarbijaskond on juba täna väga keerulises olukorras. Pole harv nähtus kui kaup või teenust osutades sõidetakse 18aastat vanuse kaubikuga, sest tihe konkurents ei võimalda juba täna soetada värskeimat kaubikut.
 - Pakutud lävend 147g/100km võrdsustab lähenemise M1 ja väikekaubikutele. Paraku suuremad kaubikud nt Volkswagen Crafter, Mercedes-Benz Sprinter puhul on maksumäär ebaproportsionaalselt kõrge. A lahendusel 4500-6000 eurot ja B lahendusel 3500-4000 eurot, võrdsustades luksusmaasturite maksumääraga.
 - N1 kaubikute autopargi keskmine vanus on Eestis juba praegu väga suur, hetkel plaanitav lävend ei toeta motiveerimaks ettevõtteid autosid uuendama. 18a vanuselt sõidukilt noorema vastu, pigem vastupidi, motiveerib importima kasutatud vanu sõidukeid Euroopa teistest riikidest. Meie eesmärk ei peaks olema saada *uueks Leeduks* Euroopa vanaautodele.
 - Ettepanek: tõsta N1 lävend 147g/100km-lt 200g/100km ja vajadusel piirata mudelite nimekirja, et välistada nõ *sõiduauto* mudelid.
- Kuidas on planeeritud registreerimismaksu määramine N1 sõidukitele?
 - 90% N1 sõidukitele teostatakse ümberehitus, mille käigus sõiduk saab uued näitajad kaalu, CO2 jne.

- Matkaautod: Eesmärk ei peaks olema soodustada nõ tühikerede importi ja hilisemat ümberehitust matkaautoks.
- Ettepanek: mitte rakendada Registreerimise maksu valemis sõiduki vanuse määra 5a või liigutada see 5a-lt 7-le aastale. Motivatsioon peaks olema roteerida uusi sõidukeid Eestisiselt. Hetkel pakutud 5 aastat tekitab olukorra, kus motivatsioon liigub taaskord uuematelt, turvalisematelt, keskkonnasõbralikemalt sõidukitelt vanematele. Ehk eemaldume eesmärgist uuendada ja muuta Eesti autoparki keskkonnasõbralikumaks.
- Andmed, mida kasutatakse maksumäärade arvutamise aluseks.
 - CO2 näit võetakse WLTP, mitte NEDC alusel.
 - PHEV sõidukitel, võetakse ühesugused näitajad. Täna väljastatavatel registreerimistunnistustel on kajastatud kaks võimsust, elektri ja sise põlemismootori võimsus, ent CO2 näitaja ainult sise põlemismootori näitaja. Oluline arvestada mõlema kombinatsiooni: elekter + sise põlemismootor.
- Maksumäära fikseerimine tulevikus üleantaval autol. Kuidas seda teha kliendi pakkumustesse ja lepingutesse? On teada fakt, et CO2-e WLTP näitajad, ehk maksumäära arvutuse aluseks olevad parameetrid selguvad alles pärast seda, kui sõiduk on valmis toodetud. Tulenevalt TSÜS ja VÕS-ist on automüüjal hinna tarbijale pakkumisel siduvad kohustused.
 - Ettepanek: seadusega võimaldada automüüjal registreerimismaksu määr siduda pakkumuse ja lepinguga viisil, mil maksumäära risk ei lasuks automüüjal ja tarbijal ei oleks võimalus lepingust taganeda maksumäära muutumise põhjendusel.
- Kuidas plaanitakse hoida koduturgu ja tõkestada piiriülest registreerimist? Rendisõidukid, *pan balti* ettevõtted, täisteenuspakkujad jne osutavad teenust teistes registrites olevate sõidukitega.
 - Eriti suur surve ja motivatsioon N1 tarbesõidukitele.
 - Kui enamik eratarbijaid tõenäoliselt seda sammu ette ei võta, siis ettevõtted on kindlasti aktiivsemad konkurentsipüsimeks alternatiivlahendusi otsima ja neid ka ellu viima.

Kokkuvõtteks, me ei toeta automaksu kehtestamist VTK-s esitatud kujul, sest hetkel ei ole meie jaoks selge, mis on automaksu kehtestamise eesmärk. Automaksu kehtestamise peamine eesmärk ei peaks olema riigieelarve tulude suurendamine, vaid see peaks teenima ka keskkonnanäidiseid ja taristu arendust ning korrashoidu. Välja pakutud lahendused ei soodusta piisavalt keskkonnanäidiseid täitmist või koguni töötavad sellele vastu. Näiteks VTK-s sisalduvad lahendused ei motiveeri autoparki keskkonnasõbralikumaks muutma, suurendama pistikhübriid- ja elektriautode rolli või vähendama Eesti autoparki keskmist vanust ja transpordisektori CO2 heidet. Kui automaksu eesmärk on üksnes riigi maksutulude suurendamine, siis tuleks otsida teisi võimalusi maksutulude suurendamiseks, kui automaksu kehtestamine. Ühtlasi peame vajalikuks pöörata suuremat tähelepanu juba praegu mootorsõidukitele kehtivate maksude, nagu erisoodustusmaks, tõhusama laekumise tagamisele.

Järgnevatel aruteludel palume AMTEL aktiivselt kaasata kõikidel tasanditel.

Lugupidamisega,

Meelis Telliskivi
AMTEL tegevjuht

/allkirjastatud digitaalselt/